जल परिवहन

1895. **श्री राधवजी:** क्या **जल-भूतल परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि जल परिवहन सबसे सस्ती परिवहन की प्रणाली है;

(ख) क्या देश में जल-परिवहन के विस्तार हेतु योजनाएं तैयार की गयी है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उसका कार्यान्वयन कब से प्रारंभ किया जायेगा; और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं?

जल-भूतल परिवहन मंत्री (श्री टी० जी० वेंकटरामन): (क) और (ख) जी हां।

(ग) तीन जलमार्गों, अर्थात् (i) गंगा-भागीरथी-हुगली नदी प्रणाली (1620 कि० मी०) का इलाहाबाद-हल्दिया खंड, (ii) ब्रह्मपुत्र नदी का सदिया-धुबरी खंड (891 कि० मी०) और (iii) पश्चिमी तटीय नहर का कोल्लाम-कोट्टापुरम खंड तथा चम्पाकारा और उद्योग मंडल नहर (205 कि० मी०) को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित किया जा चुका है और इन्हें नियमित नौचालन हेतु विकसित किया जा रहा है। गोदावरी नदी के चेरला-राजमुन्दरी खंड और इसकी डेल्टा नहरों को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित किए जाने से संबंधित प्रस्ताव पर कार्रवाई की जा रही है। बराक नदी, डी बी सी नहर, पूर्वी तटीय नहर, काकीनाडा मद्रास नहर, पश्चिमी तटीय नहर के कोट्टापुरम-कसारगोड और कोल्लाम-कोवलाम खंडों में अध्ययन/जांच-कार्य किया जा रहा है। इन जलमार्गों का नौचालन हेतु विकसित किया जाना इनकी तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता तथा निधियों की उपलब्धता पर निर्भर करेगा।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

राष्ट्रीय राजमार्ग 32 पर वाहिनी नाले पर पुलिया का क्षतिग्रस्त होना

1896. **श्री ज्ञान रंजन:** क्या **जल-भूतल परिवहन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि राष्ट्रीय राजमार्ग सं० 32 पर टाटा और पुरुलिया के बीच पड़ने वाले वाहिनी नाले पर लगभग 59 वर्ष पूर्व जो पुलिया बनायी गयी थी वह पूरी तरह से क्षतिग्रस्त हो गयी है;

(ख) क्या यह भी सच है कि चाण्डल और नीमडीह बलरामपुर के बीच की इस सड़क को चौड़ा नहीं किया गया है;

(ग) यदि हां, तो सरकार सड़क के उक्त भाग को कब तक चौड़ा करने और वाहिनी नाले पर पुलिया का निर्माण करने का विचार रखती है; और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं?

जल-भूतल परिवहन मंत्री (श्री टी० जी० वेंकट-रामन): (क) बाबनी-नाला पुल की रेलिंग और पुल से एकदम सटे संपर्क मार्गों को क्षति पहुंची थी।

(ख) से (घ) बिहार में 19 कि० मी० लम्बे चांदिल-बलरामपुर खंड में, चांदिल के निकट 5 कि० मी० लम्बाई के सिवाय, सड़क दो लेन वाली है। निधियों के अभाव के कारण, पश्चिमी बंगाल में शेष 11 कि० मी० लम्बाई तथा चांदिल के निकट वाले भाग को चौड़ा नहीं बनाया जा सका। रेलिंग की मरम्मत और बाबनी नाला पुल से लगे संपर्क मार्गों के बचाव के लिए कार्य को दिसम्बर, 96 में संस्वीकृति दी जा चुकी है। अतिरिक्त सुधार स्कीमों, जिसमें यथा आवश्यक पुल का पुनर्निर्माण कार्य शामिल है, पर नौवीं योजना में विचार किया जाएगा, बशर्ते निधियां उपलब्ध हों।

गुजरात में सड़क विकास परियोजना हेतु "विशेष निधि"

1897. **श्री चीमनभाई हरीभाई शुक्ला:** क्या **जल-भूतल परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गुजरात सरकार द्वारा राज्य में सड़क विकास परियोजनाओं के कार्यान्वयन हेतु केन्द्रीय सरकार की सहायता से एक "विशेष निधि" की स्थापना हेतु कोई प्रस्ताव भेजा गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने उक्त प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया है और उन संसाधनों की पहचान कर ली है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और क्या इस उद्देश्य हेतु गैर-सरकारी क्षेत्र की भागीदारी को निमंत्रित करने का विचार है; और

(ङ) इस निधि को कुल कितनी धनराशि से चालू किया जायेगा?

जल-भूतल परिवहन मंत्री (श्री टी०जी० वेंकट-रामन): (क) जी नहीं।

(ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

गुजरात में सड़क संजाल हेतु धनराशि का आवंटन

1898. **श्री गोपाल सिंह जी० सोलंकी**: क्या **जल-भूतल परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि गुजरात में राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क हेतु धनराशि के आवंटन में लगातार कमी आयी है;

(ख) यदि हां, तो आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान किये गये आवंटनों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या धनराशि की कमी के कारण गुजरात में कुछ मुख्य परियोजनाओं को स्थगित कर दिया गया है;

(घ) क्या सरकार निकट भविष्य में राज्य में सड़क संजाल के लिये निर्धारित आवंटनों में वृद्धि करने का विचार रखती है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

जल-भूतल परिवहन मंत्री (श्री टी०जी० वेंकट-रामन): (क) विभिन्न राज्यों को राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के लिए निधियां चल रहे कार्यों के मद, कार्य की समग्र प्राथमिकता, निधियों की उपलब्धता आदि के आधार पर आवंटित की जाती है;

(ख) आठवीं योजना के दौरान गुजरात में राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के लिए आवंटित धनराशि के ब्यौरे इस प्रकार हैं:—

(लाख रु०)

वर्ष	आवंटन
1992-93	4430.00
1993-94	6000.00
1994-95	5650.00
1995-96	4398.00
1996-97	2800.00

(ग) निधियों की उपलब्धता, राष्ट्रीय राजमार्ग पर यातायात आदि को ध्यान में रखकर परियोजनाओं को संस्वीकृति प्रदान की जाती है।

(घ) और (ङ) चूंकि नौवीं योजना को अभी अंतिम रूप दिया जाना है इसलिए ब्यौरे दे पाना अभी संभव नहीं है।

Private contribution for MERI, Calcutta

1899. SHRI NILOTPAL BASU: Will the Minister of SURFACE TRANSPORT be pleased to state:

(a) the details of contributions accepted by the MERI, Calcutta from a privately managed trust during the last three years;

(b) the details of the representatives of this trust on the governing body of the institute;

(c) the details of the companies/persons who run/contribute towards this fund;

(d) whether such contribution get reflected in the annual account of the Institute;

(e) if so, whether it is also a fact that the faculty gets differential rates of salary one rate for those drawing from the Government, another for those who are drawing from the trust mentioned above; and

(f) if so, the details thereof?

THE MINISTER OF SURFACE TRANSPORT (SHRI T.G. VENKATRAMAN): (a) No monetary contribution is received by Marine Engineering Research Institute (MERI), Calcutta. However, a private trust, namely, Merchant Marine Engineering Research Trust (MMERT) provides assistance to MERI, Calcutta in the form of faculty, staff and marine equipments.

(b) There is no governing body of MERI Calcutta and no representatives of the Trust has anything to do with the day to day functioning of the Institute.

(c) The following organisations/persons contribute funds to the MMERT:

(i) Indian National Ship Owners Association (INSA);

(ii) Foreign Owners Representatives and Ship Managers Association